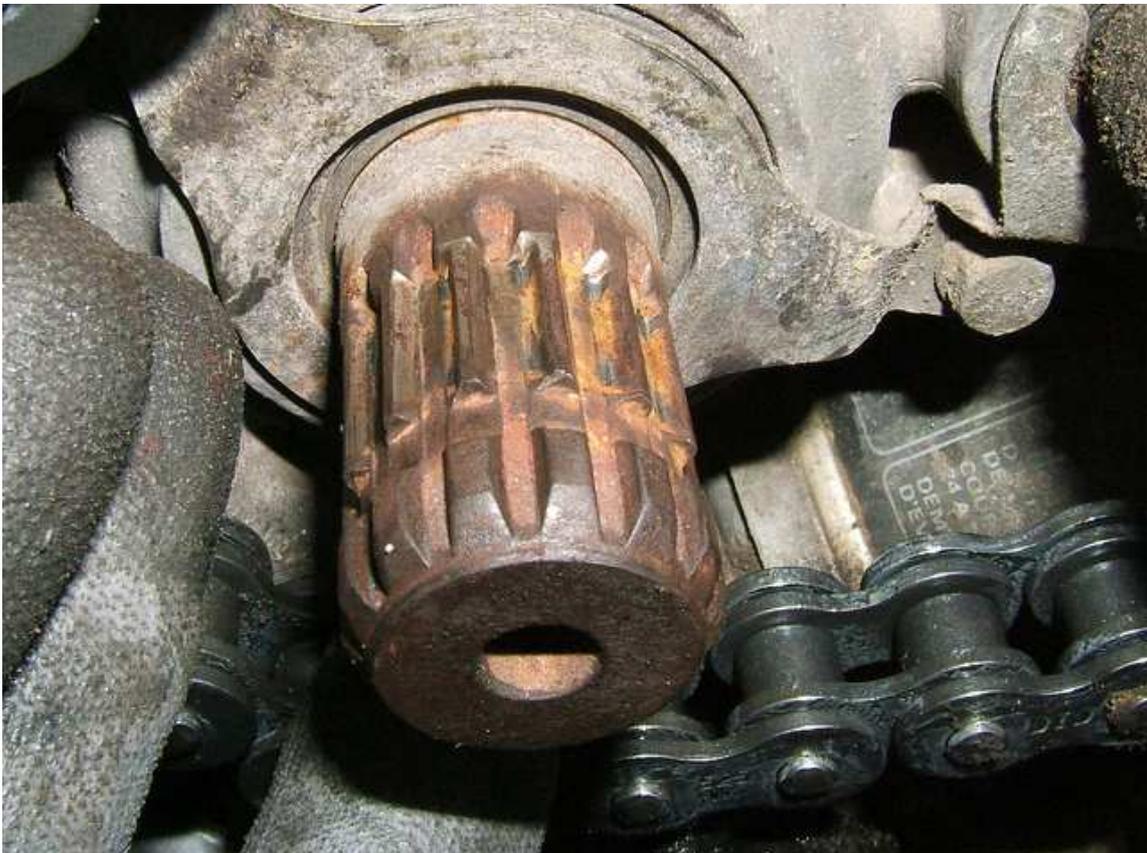


# REPARACION EJE DE SALIDA PIÑÓN DE ATAQUE

## Por Transalicante

Hola compañeros, pensaba que Papá Noel me había traído un kit de transmisión nuevo para la Transalp, pero en realidad su regalo fue menos agradable:

Como podéis observar en las siguientes fotos, las estrías tienen la mitad de la anchura que deberían tener.





Esto me dejó hecho polvo. Mi Transalp es mi vehículo principal que uso a diario para ir a trabajar o cualquier desplazamiento, mis días libres para ir a hacer offroad o carreteritas de montaña, y para viajes largos en vacaciones. Me acababa de quedar sin vehículo principal, sin vehículo de ocio y con un viaje a Marruecos en los próximos meses fuertemente comprometido.

Esto es un mal común de estos motores, tanto en la Transalp como en la África Twin, y algunos otros modelos que comparten motor. Pero suele aparecer con más kilometraje.

Agravantes que pueden acelerar el desgaste: Tensión excesiva o insuficiente de la cadena, piñón de mala calidad, mucho offroad, y además en mi caso, mecánicos incompetentes que por un simple cambio de neumático vuelven a montar la rueda trasera con los casquillos separadores intercambiados provocando que la cadena trabaje torcida forzando el piñón.

Además, por lo que he podido ver rebuscando información en Internet, los modelos 2002-2003 tienen el eje más débil, y casualmente la mía es 2003.

Llegados a este punto quiero dejar claro lo siguiente:

**LA UNICA MANERA DE REPARAR UN EJE DESGASTADO DEFINITIVAMENTE, ES CAMBIANDOLO POR UNO NUEVO.**

Una vez aclarado esto, en mi caso mi moto tiene casi 70.000 km, muchos de ellos por campo, con dos viajes a Marruecos y bastantes salidas camperas de entre 150 y 300 km por día.

Esto significa que ya que hay que abrir el motor entero para sustituir el eje, lo suyo sería aprovechar para cambiar juntas, rodamientos, cadenas de distribución, asientos de válvulas, etc.

Esto en un taller se plantaría fácilmente cerca de los 2.000 €, y si lo hiciera yo también subiría un montón el presupuesto en piezas nuevas. La mejor solución sería buscar un motor procedente de un siniestro con pocos kilómetros.

Encontrar un motor con pocos kilómetros a un precio razonable puede tardar bastante, así que para no quedarme sin moto tenía que buscar una solución que me permitiera despreocuparme de este problema temporalmente sin miedo a quedarme tirado en cualquier momento.

Después de dos semanas recabando información por Internet... no he visto nada interesante. Casi todo el mundo aguanta hasta que desaparecen los dientes, y luego suelda el piñón al eje. Pero ninguna soldadura aguanta el descomunal esfuerzo que existe entre el eje y el piñón y todas acaban rompiéndose.

Algunos de los que todavía les quedan dientes en el estriado del eje tratan de rellenar el desgaste con diferentes métodos, varillas metálicas, soldadura en frío y varios experimentos raros. Ninguno parece durar en motos que se utilizan a diario.

Después de estudiar el eje, he comprobado que obviamente la parte que está al exterior de la arandela está nueva, así que la idea era aprovechar todo el largo del eje para repartir esfuerzos y reducir al mínimo el desgaste. Como caben dos piñones, se podía hacer un apaño con un piñón viejo (que tenga el estriado en perfecto estado) y ya solo faltaba buscar una manera de impedir que se saliera del eje el "superpiñón".

Además tenía que ser una solución que no implicara soldar el piñón al eje, ni que fuera algo irreversible.

Aquí vemos el piñón nuevo con un piñón viejo delante recortado y alineado para poner un par de puntos de soldadura:



Y una vez alineados, un cordón de soldadura alrededor:



Montado en el eje:



Soldamos una arandela al final del eje para que no se salga el piñón:



El piñón sigue teniendo un poco de holgura lateral para no forzar el kit de transmisión:



Parece una reparación bastante sólida, y que puede aguantar bastantes kilómetros. Al menos el tiempo suficiente para buscar tranquilamente una solución más "definitiva" sin quedarme sin moto.

Quisiera añadir que siempre he utilizado piñones originales Honda, y que he cambiado la arandela de sujeción con bastante frecuencia para evitar que el piñón tuviera demasiada holgura.

Consejos genéricos:

\_Engrasar el eje de vez en cuando reduce el desgaste.

\_Vigilar la tensión de la cadena.

\_ Una vez que empieza el desgaste, cada vez va más rápido. Para los que tengan el eje solo un poco marcado, en el link que dejo abajo proponen usar fijatornillos para evitar holguras. No es un método agresivo para el eje, y si no funciona al menos tampoco empeora nada.

Link: <http://bloggis.se/Tramsvalp/85103The>

Un saludo.

Transalicante.